se a approvar as secções de traçado propostas—e assim iam todos avançando, ainda que lenta e desanimadoramente. Chegou, porém, a época de duras provações do Governo Campos Salles e a imprevidencia attingio o seu cumulo. O cidadão que occupava a pasta da Industria e que devia mais tarde passar para a da Fazenda, quiz pôr em pratica a sua theoria intransigente e inabalavel, desde muito prégada da tribuna do Senado, de que *em hypothese alguma* o Estado deve ser industrial; e como o serviço do estabelecimento de vias de transporte no Brasil se lhe afigurasse, não como o instrumento necessario e indispensavel ao desenvolvimento do paiz, cujo sólo é preciso povoar, já introduzindo immigrantes, já evitando, como no caso particular do Nordeste, que as populações existentes sejam dizimadas, exactamente pela impossibilidade de se lhes enviar recursos de qualquer especie quando isso se torna necessario, mas como uma industria genuina, que só póde ser julgada pelo confronto do *Deve* com o *Haver*, foi mandado abrir na Secretaria um inquerito summario sobre o custo das malfadadas estradas de ferro e os *resultados commerciaes* do respectivo trafego. Verificou-se então que todas ellas tinham custado o triplo do seu valor e pesavam annualmente no orçamento com *deficits* avultados. Não se procurou vêr na falta de estudo previo e de execução methodica de um plano que satisfizesse ás necessidades reaes da zona e permittisse economias no primeiro estabelecimento, as causas desse resultado—nem se lançou no activo os males evitados e as vantagens geraes proporcionadas á Nação por essas estradas, apezar de isoladas umas das outras e ainda encravadas na faixa do littoral. O *facto* era bastante para justificar e confirmar a theoria e immediatamente foram mandadas suspender todas as obras em execução nos prolongamentos. Os contractos de empreitada foram rescindidos, mesmo quando a indemnização a pagar era superior ás sommas a despender

com a sua execução, porque, na opinião do Ministro, o Estado lucrava muito mais eliminando com a causa o *deficit infallivel* que esses prolongamentos iriam dar. As secções abertas ao trafego foram por sua vez arrendadas, e arrendadas de modo que nos respectivos contratos só ficaram garantidos os interesses dos arrendatarios, porque S. Ex. tinha pressa de executar as suas idéas e estava convencido de que era urgente vêr-se o Estado livre dellas, mesmo de graça, para libertar-se de uma vez por todas de *um negocio* máo quanto á renda e inutil quanto aos seus effeitos.

Entretanto, por uma coincidencia infeliz declarou-se no mesmo anno (1898) a secca e todos nós Brasileiros tivemos a dor e o immenso desgosto de ver que entre outras, a *E. F. de Baturité*, construida principalmente para soccorrer as victimas da secca, especulava com a miseria reinante (*) para apresentar os resultados de trafego tão vaidosamente assignalados no anno seguinte.

As tarifas dos generos de primeira necessidade tinham sido despropositalmente elevadas e os carros que os deveriam transportar eram aproveitados para trazer encurralados, como a animaes, os miseros retirantes do sertão cujos ultimos vintens eram arrancados a troco de uma passagem para a Fortaleza.

A theoria do Ministro falhara e os proprios males que produzio serviram afinal para chamar a attenção do Governo, que lhe succedeu, sobre a imperiosa necessidade de procurar, não na suppressão do serviço, mas precisamente no seu maior incremento e na ligação das linhas que já se prestavam á constituição de uma pequena rêde, a compensação das sommas empregadas, pelo desenvolvimento economico da região e consequente augmento da riqueza.

(*) Piquet Carneiro, *Açude de Quixadá*.

Foram então terminadas as ligações das linhas de Alagôas até o Natal; continuados o prolongamento da *Baturité* e a construcção do ramal de *Campina Grande*; prejectada e começada a construir a *E. F. Central do Rio Grande do Norte*; decretados os prolongamentos do ramal do *Timbó* até *Propriá* e da *E. F. de Sobral* até *Therezina*, com um ramal de *Campo Maior* a *Tutoya* e a construcção da *E. F. de S. Luiz a Caxias*, tendo ainda sido approvado por uma das casas do Congresso o projecto de ligação dos valles de *S. Francisco* e do *Parnahyba* por uma linha partindo de *Santa Rita* ou de *Formosa do Rio Preto* e indo terminar em *Santa Philomena*.

O Governo actual, por sua vez, estuda o projecto da unificação das estradas da Bahia em uma grande rêde com os prolongamentos da *Centro Oeste*, de *Santo Amaro* até *Pedro Affonso*, no rio Tocantins, passando por *Mundo Novo*, *Morro do Chapéo*, cidade da *Barra*, *Santa Rita*, *Formosa* e *Porto Franco* do rio do *Somno* com um ramal de *Mundo Novo* a *Jacobina*; da *E. F. de S. Miguel a Arêas* até *Derrubadinha* (Estação da *E. F. de Victoria a Minas*), passando por *Jequié*, *Pocões*, *Conquista* e *Theophilo Ottoni*; da *E. F. Central da Bahia*, de *Machado Portella* a *Lençóes*, passando por *Andarahy* e de *Bandeira de Mello* a *Monte Alto*, com um ramal de *Brejo Grande* a *Condeúba*—e as ligações da *E. F. Central Pernambuco* com a *S. Luiz, a Caxias* a da *E. F. de Baturité* com a linha da *Bahia ao S. Francisco*.

Como se vê, começa finalmente a ser esboçado um plano de viação ferrea interessando o grupo de Estados do Maranhão até á Bahia e surge a idéa de mais uma ligação interna entre o Nordeste e o Sul por uma linha mais ou menos parallela ao littoral; e é licito esperar que agora sejam mandados fazer os estudos de campo indispensaveis á escolha e fixação definitiva dos traçados, o que seria incontestavelmente um grande passo para a frente, pela

orientação segura que então poderia ser dada aos trabalhos de construcção.

Se traçarmos essas differentes linhas no mappa do Brasil e estudarmos detidamente as zonas a servir por cada uma e as ligações que estabelecerão entre os Estados, veremos que, apenas com ligeiras alterações de traçado e com a inclusão de alguns prolongamentos e pequenas ligações, ellas satisfarão cabalmente as necessidades locaes da região, faltando sómente a creação da rede que deve ter origem no porto de Belém para que fique constituido o grande systema de viação ferrea de interesse geral, que é necessario estabelecer no Norte.

Vamos mostrar quaes são essas alterações, prolongamentos e pequenas ligações e esboçar o projecto da rede paráense.

A lei do Congresso, que mandou prolongar a *E. F. de Sobral* de *Ipú* até *Therezina*, incluio nessa linha um ramal de *Campo Maior* para a *Tutoya*.

Pensamos que esse ramal deve ser substituido por outro, de extensão pouco menor, que, partindo de *Caratheús*, passe por *Independencia* e *Maria Pereira* e ligue-se com a *E. F. de Baturité* em *Quixeramobim*.

A *E. F. de Sobral* corre mais ou menos parallelamente ao curso do rio *Parnahyba*, á uma distancia que varia de cerca de 100 kilometros no littoral a 240 kilometros entre *Caratheús* e *Therezina*; portanto o ponto mais central da zona contornada pela via ferrea e pelo rio acha-se situado a pouco mais de 15 leguas de uma estação ou de um porto. Quinze leguas no sertão representam um dia de viagem para andarilhos ou cavalleiros, e dous dias no maximo para comboios de tropa.

Não é, pois, necessaria a construcção do ramal: basta que as municipalidades melhorem um pouco os caminhos ordinarios existentes.

A ligação de *Caratheús* a *Quixeramobim* reune ao contrario grande cópia de vantagens.

Os municipios de *Campo Maior*, *Humildes* e *Marvão* entretêm activo commercio de gado, pelles de cabra, café, assucar e diversos generos com a feira de *Quixeramobim*; e a estrada actual que os liga, passando por *Caratheús* e *Independencia*, é uma estrada antiquissima e talvez uma das mais frequentadas do sertão do Nordeste.

Os municipios de *Caratheús* e *Independencia* possuem as melhores forragens do Ceará e são utilizados para soltas de engorda do gado antes de ser vendido nas feiras proximas. A quantidade e a riqueza do leite das vaccas nascidas ou mesmo invernadas no *Caratheús* são prodigiosas e notoriamente conhecidas em todo o Norte, dando lugar á fabricação em larga escala dos queijos de manteiga denominados *queijos do sertão*. O clima de todos esses municipios principalmente dos situados nas abas da *Serra Grande*, é amenissimo e salubre, encontrando-se em todo o percurso agua perenne em muitas fontes e agua abundante quasi á flor do sólo, condições estas que fariam de uma linha entre *Quixeramobim* e *Therezina* um poderoso instrumento contra os effeitos das seccas e a favor do desenvolvimento do commercio regional. Além disso, ligaria directamente as capitaes de dous Estados, que mantêm entre si activas transacções de toda especie, o que a faz classificar entre os *troncos* de interesse geral.

A *E. F. Central do Rio Grande do Norte* está projectada subindo, a partir de *Angicos*, o curso do rio *Piranhas* até ás suas nascentes e ligando-se á *E. F. de Baturité*, em *Icó*.

Levando sempre em conta que as estradas de ferro do Nordéste precizam ser projectadas attendendo ao duplo fim de facilitarem o soccorro ás populações flagelladas pelas seccas e prestarem-se á constituição da grande rêde apropriada ao desenvolvimento economico da região e ás communicações geraes entre os Estados, parece-me que essa importante estrada attenderá melhor a estas condições se

abandonar, em *Pombal*, o rio *Piranhas* e dirigir-se para *Jatobá*, ponto terminal da *E. F. de Paulo Affonso*, seguindo o curso do *Piancó*, do *Pajehú de Flôres* e do *Tacaratú* e passando por *Piancó, Flôres, Villa Bella* e *Floresta*, e se da travessia do riacho *Sant'Anna* fôr destacado um ramal que, passando por *S. Raphael, Augusto Severo, Caraubas, Apody* e *S. João do Jaguaribe*, encontre a *E. F. de Baturité*, na altura do *Quixadá*.

O trecho projectado entre *Pombal* e *Icó* deve ser abandonado ao ramal de *Campina Grande*, que o alcançará pelo centro do Parahyba passando por *Patos*, o qual serveria mais racionalmente os municipios de *Souza* e *Cajazeiras*, e poderia ser prolongado gradualmente através dos sertões cearense e piauhyense, até encontrar a grande linha do *Recife a S. Luiz*.

E' facil verificar que esta estrada e os ramaes de *Caratheús a Quixeramobim* e de *Campina Grande a Icó*, projectados e prolongados nas direcções indicadas, permittem as ligações mais favoraveis com as outras estradas, ficando toda a zona de maior effeito das seccas coberta pelas malhas de uma réde que reduziria a viagem de qualquer ponto a uma estação de caminho de ferro, a 15 leguas, no maximo.

Ficariam assim satisfeitas a um tempo as necessidades locaes e os interesses geraes.

A *E. F. Sul de Pernambuco* deve ir ao encontro em *Porto Real*, na margem do *S. Francisco*, do prolongamento do *Ramal do Timbó* a *Propriá*, unica secção de ligação que falta á linha da costa projectada entre Rio de Janeiro e Natal.

O estudo da situação desta parte do Sul de Pernambuco e de todo o Estado de Alagôas parece indicar que seriam vantajosas as ligações de *Garanhuns* a *Pesqueira* e do ramal da *Assembléa* até *Piranhas*, continuando a *Sul de Pernambuco* directamente para *Porto-Real*, partindo da estação de *Glycerio* e passando por *Palmeiras dos Indios*.

A *E. F. de S. Luiz* a *Caxias* representa apenas uma secção da importante rêde parcial a construir, partindo da capital do Maranhão. A linha principal desta rêde deve, a partir do *Codó*, contornar os ulmos contrafortes da serra das *Alpercatas*, transpor o *Itapicurú* em *Picos*, cortar as terras dos municipios de *Mirador* e *Mattões*, passar em *Pastos Bons*, transpor o *Parnahyba*, em *New-York*, subir o rio *Gurgueia*, servindo os municipios de *Manga*, *Jerumenha*, *Gurgueia*, *Paranaguá*, *Corrente* e *Gilbués* e terminar em *Santa Rita do Rio Preto*, onde encontraria a linha da *Bahia a Pedro Affonso*, com os tres seguintes ramaes:

1.º De *Codó* a *Flôres* (considerados como tal o trecho de *Codó* a *Caxias* e a *E. F. de Caxias* a *Flôres*);

2.º—De *Coroatá* a *Carolina*, passando por *Pedreiras* e *Barra do Corda*;

3.º—De *Manga* a *S. Raymundo Nonato*, pelo valle do rio *Piauhy*.

O traçado destas linhas interessa a todos os municipios da zona povoada da metade oriental do Maranhão, onde já existem em importante escala a industria pecuaria e a lavoura da canna, do algodão e dos cereaes e penetra a zona das seccas no sul do Piauhy, permittindo a valorização de terras opulentissimas, principalmente em maniçobaes e pastagens, que só esperam vias de communicações para fazerem a fortuna do Estado, a despeito das prolongadas estiagens. Nos citados municipios do Sul do Piauhy a creação prospera admiravelmente, e se não fossem as seccas que, por falta de melhoramentos materiaes insignificantes (mas que as populações não sabem ou não podem executar), fazem no gado verdadeiras devastações, essa industria poderia alli rivalizar com a dos mais vantajosos districtos do Rio da Prata. Pode-se dizer que todo o Sudeste do Piau-

hy, até uma linha traçada de *Benjamin Constant* ao *Amarante*, é um só e riquissimo maniçobal. A extracção da borracha dessa arvore já constitue actualmente uma industria largamente explorada e fornece o maior contingente para a exportação do Estado.

E' obvio que esta rêde não poderia produzir resultados vantajosos, se a cidade de *S. Luiz* continuasse sem porto.

Os estudos, porém, feitos na bahia de *Itaqui*, que lhe fica vizinha, permittem esperar que o Governo aproveite, mesmo se fôr sómente construida a linha de *S. Luiz a Caxias*, as magnificas condições de abrigo, profundidade e pequeno custo de um cáes de atracação, que offerece aquella bahia, para dotar o Estado com um porto de primeira ordem.

Ainda não se cogita por emquanto do esbelecimento de uma rêde de vias ferreas, tendo por ponto de partida a cidade de *Belém*; e a não ser o projecto do Dr. Honorio Bicalho, apresentado a este Club em 1884, por occasião da reunião do 1.º Congresso das estradas de ferro do Brasil, ao ser discutido o plano geral de viação, estabelecendo uma ligação mixta entre o Rio de Janeiro e aquella cidade pela *E. F. Central* até *Pirapora*, pelo *S. Francisco* e seu affluente o *Rio Grande* até *Formosa*, por via ferrea até *Porto-Franco* do *Rio do Somno*, por este e pelo *Tacantins* até *Boa Vista* e dahi por via ferrea até o porto terminal, e uma vaga referencia feita pelo Dr. Lauro Müller, quando Ministro da Industria, ás vantagens da ligação da *E. F. de S. Luiz a Caxias* com a *E. F. de Bragança*, sómente no mappa que contém o novo plano geral da viação, ainda pendente da approvação do Senado, acha-se traçada uma linha recta entre Belém e o planalto de Goyaz com a denominação de *Linha Norte-Sul*.

Entretanto, pela sua situação privilegiada, no meio da costa maritima e fluvial que vai do cabo de *S. Roque* ás fronteiras do Perú em *Tabatinga*, sendo

o porto do Brasil que se acha mais proximo dos grandes centros de civilisação da America do Norte e da Europa (*), tendo aberto á sua direita o maravilhoso leque de rios navegaveis do systema amazonico que penetra até o coração do continente, á sua esquerda a extensa e importantissima rêde de trilhos de aço que pouco a pouco vai se estendendo e ha de cobrir um dia toda a superficie que vai do Maranhão até as fronteiras do Espirito Santo, e na sua frente os dous grandes valles do *Araguaya* e do *Tocantins* onde talvez se escondam os mais preciosos thesouros deste paiz, a capital do Pará está naturalmente indicada para tornar-se o maior emporio commercial desta parte do continente e uma das mais importantes officinas de trabalho de todo o mundo.

Além disso, Belem do Pará já é hoje o centro de convergencia e de irradiação de transacções commerciaes avultadissimas de todas as praças do Norte e o ponto de partir e de chegada dessa legião de *pioneiros*, vindos do Nordeste, cuja actividade se faz sentir até ás mais reconditas paragens da floresta amazonense.

Se as simples viagens semanaes dos vapores do Lloyd e as escalas nem sempre regulares que as outras companhias de navegação fazem entre os portos do Norte têm facultado a creação da formidavel riqueza que já representa a industria da borracha e o povoamento de superficies vastissimas, ainda ha 30 annos desertas e hoje orgulhando-se, como o territorio do Acre, das cifras do seu commercio, o que não é licito esperar quando, cruzando a linha que irá da *Bahia á Fortaleza,* a estrada de ferro que parte

---

(*) Distancia de Belém a Lisboa: 3.027 milhas
» » Recife a Lisboa: 3.165 »

do *Recife* tiver chegado a *Belém*, através de todo o sertão do Nordeste?

Certamente, as transacções de toda especie tornar-se-hão muito mais intensas, augmentando as vantagens reciprocas que já tive occasião de assignalar, quando me referi ás relações que ligam os diversos Estados do Norte.

A rêde de caminhos de ferro não póde, portanto, parar no Maranhão; forçosamente ha de ser estendida até ás margens do Guajará e póde-se mesmo dizer que isto é condição indispensavel, para que seja completo o successo do seu trafego.

Não me parece praticavel a ligação da *E. F. de S. Luiz a Caxias* com a *E. F. de Bragança*, pela propria direcção do traçado dessa em relação ao da primeira, que tornaria essa ligação inutil e prejudicialmente longa, e ainda porque toda a zona do littoral do Maranhão até á altura do *Engenho Central* é sujeita a inundações consideraveis, se bem que parciaes, que exigiriam sommas fantasticas para a construcção da linha.

A simples inspecção de uma carta, onde se achem figurados todos os grandes troncos de viação ferrea projectados desde o Rio Grande do Sul até o Maranhão, faz immediatamente saltar aos olhos o traçado da rêde que deve partir de Belém.

A linha principal subirá o rio *Guajará* pela margem direita, transporá o *Guamá* em frente ou nas proximidades de *S. Domingos da Boa Vista*, subirá o rio *Capím* até proximamente á confluencia do *Candirú;* desse ponto dirigir-se-ha para a villa da *Imperatriz*, transpondo o divisor de aguas da *Serra da Desordem;* subirá o *Tocantins* passando por *Porto Franco* e *Carolina*, onde encontrará o *ramal de Carolina*, da rêde maranhense; transporá o rio *Manoel Alves Grande* e demandará *Porto Franco do Rio do Somno*, onde encontrará a linha da *Bahia a Pedro Affonso;* continuará para o Sul pelos chapadões situados entre o curso do *Tocantins* e a grande *Serra das Divi-*

sões e chegará ao *Planalto Central*, onde se ligará á *Estrada de Ferro Central do Brasil* e provavelmente á *Estrada de Ferro Moggyana*, isto é, á toda a rêde de viação do Centro e do Sul do Brasil. De *S. Domingos da Boa Vista* destacará um primeiro ramal, que acompanhará até onde fôr conveniente o curso do rio *Guamá*, atravessará o *Gurupy*, entre *Ubinzal* e *Montes Aureos*, o *Turyassú*, acima de *Laranjal*, e demandará o *Engenho Central de S. Pedro*; dahi seguirá por *S. Luiz Gonzaga*, atravessando o *Pindaré*, o *Grajahú* e o *Mearim*, acima da zona das inundações, e alcançará a *Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias*, em *Coroatá*, ponto de entroncamento do ramal de *Carolina*.

Da confluencia do rio *Candirú* com o *Capim* lançará um segundo ramal para *Alcobaça*, onde se ligará com a *Tocantíns-Araguaya*, e da cidade de *Carolina* destacará o terceiro ramal, que terminará em *Santa Maria do Araguaya*, ponto inicial da livre navegação deste rio.

Esta rêde representa o *fecho* do systema, e a quem se der ao trabalho de estudar no conjunto e nos detalhes as nossas estradas existentes ou projectadas e as indicações que venho fazendo, será facil verificar que é perfeitamente possivel attender ao mesmo tempo, no estabelecimento das nossas vias de communicação, ás necessidades dos districtos mais importantes do interior, ás conveniencias economicas e administrativas de cada Estado, ás condições indispensaveis para a organização de um combate efficaz contra os effeitos das seccas, ao desenvolvimento das relações economicas e commerciaes existentes entre o Nordeste e o Noroeste, e finalmente aos altos interesses nacionaes da ligação de todo o Norte com o Sul.

A extensão total de kilometros a construir é distribuida como se segue:

Rêde bahiana (inclusive o prolongamento de *Joazeiro a Ouricoury*)	3.860 kils.
Rêde da Great Western (ligações no Sul de Pernambuco e em Alagôas e prolongamentos da *E. F. Central* até *Therezina* e do ramal de *Campina Grande* ao *Icó*)	1.920 »
E. F. Central do Rio Grande do Norte .	1.060 »
E. F. de Baturité (prolongamento até *Ouricoury*)	340 »
E. F. de Sobral (prolongamento a *Therezina* e ramal de *Quixeramobim*). .	680 »
Rêde maranhense.	2.030 »
Rêde paraense	3.370 »
Somma	13.260 kils.

E' visivelmente superior ás nossas forças atacar a construcção de toda esta rêde ao mesmo tempo, mas podemos perfeitamente *estudal-a no terreno*, fazer-lhe as alterações que esses estudos indicarem e fixar-lhe definitivamente as directrizes principaes, começando a construcção systematica pelos troncos mais importantes e pelas *estradas estrategicas das seccas*, segundo uma expressão consagrada, as quaes são indiscutivelmente as linhas do *Recife* até *Belém*, da *Bahia* até *Fortaleza*, da *Bahia* até *Derrubadinha*, de *Belém* até *Pirapora*, o ramal de *Campina Grande* e a *E. F. Central do Rio Grande do Norte*.

—

Na construcção das nossas estradas de ferro não têm sido geralmente observados os dous principios seguintes, necessarios e sufficientes para que essa arma de dous gumes, que tanto dá a vida como a morte ás regiões por ella atravessadas, só produza effeitos beneficos:

Primeiro, *é precizo proporcionar o instrumento de trabalho ao fim a que elle é destinado*.

Segundo, *o aproveitamento dos diversos generos de commercio existentes no interior só é possivel quando o*

—*valor do transporte—é menor que a differença de preço desses generos nos centros de producção e nos mercados de consumo.*

Não é bastante construir estradas de ferro: é necessario ainda que essas estradas possam offerecer tarifas accessiveis aos generos de grande peso e pequeno valor, os quaes formam sempre a grande massa dos transportes.

Temos usado e abusado no Brasil das curvas de pequeno raio e das fortes declividades, e quasi sempre os nossos traçados obedecem mais á influencia de uma politicagem inconsciente, que os tem por toda a parte alongado além dos limites razoaveis, do que ás direcções propostas pelos engenheiros que os estudaram.

O resultado é que as nossas estradas apresentam uma intensidade de trafego mesquinha, comparada com as de outros paizes, e nós vivemos a bradar que este facto é devido á falta de população, quando a verdadeira causa se encontra nas tarifas absurdamente elevadas, que impedem, desde a primeira centena de kilometros, a circulação da maior parte dos generos *vendaveis*, que os nossos agricultores e sertanejos poderiam explorar.

A população de toda a Australia é muito inferior á dos dous Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro, entretanto a intensidade do trafego de cada kilometro de vias ferreas das duas regiões está na proporção de 20 para 1.

Precizamos, neste sentido, mudar completamente de rumo. Já mostrámos ao mundo inteiro que *sabemos construir estradas de ferro difficeis*, reunindo todas as obras de arte importantes que a sciencia do engenheiro inventou para vencer os obstaculos da natureza; o que devemos agora é provar que *tambem sabemos fazer estradas uteis*, que sejam aqui no Brasil o que esse maravilhoso instrumento de progresso é por toda a parte: o meio mais seguro e mais prompto de povoar um deserto e de transfor-

mar as florestas virgens e os campos incultos em perennes fontes de riqueza.

Os nossos capitaes são escassos e o nosso territorio immensamente grande. Não existem no interior zonas regionaes cujas condições naturaes de clima, fertilidade e abundancia de productos exploraveis sejam tão superiores ás de outros districtos do paiz, que justifiquem a preferencia aqui ou alli da construcção de estradas de interesse local, nem centros de população bastante importantes que determinem *pontos forçados* na directriz geral dos grandes troncos de interesse geral.

Já sacrificámos centenas de milhares de contos em estradinhas sem importancia que se tornam notaveis apenas pelos prejuizos que dão a todos. Thesouro, concessionarios e população servida, e as poucas linhas de interesse geral que, partindo do Recife e do Rio de Janeiro, já ligam as capitaes dos Estados vizinhos, não representam absolutamente o que se póde chamar um modelo de traçado.

O que, porém, está feito, quasi nada é em relação ao que nos resta fazer.

Mandemos imprimir uma carta do Brasil, na qual não appareçam os limites e os nomes de todos os Estados e onde só figurem a posição dos nossos portos principaes, as direcções dos cursos dagua navegaveis e dos valles mais importantes e a parte da rêde de viação-ferrea já construida que representa linhas de interesse geral.

Sobre essa carta projectemos unica e exclusivamente os grandes troncos e executemol os com firmeza, tendo em vista encurtar as distancias, eliminar as declividades até os limites em que o carvão de pedra, pago a *pezo de ouro*, permitte um trafego economico e só empreguemos as curvas de pequeno raio quando isso fôr absolutamente inevitavel, ainda que, no principio, tenhamos de reduzir cada estrada a duas linhas de trilhos, locomotivas, carros-pla-

tafórma e alpendres de madeira e zinco para abrigo das cargas e passageiros.

Feito isto, annunciemos ao mundo que as tão apregoadas riquezas do nosso sertão podem alcançar um porto maritimo com despezas insignificantes, qualquer que seja a distancia em que se achem—e dentro de poucos annos as pranchas estarão substituidas por carros-palacios e vagões frigorificos e os alpendres de zinco por estações monumentaes, ao contrario do que presenciamos em algumas das nossas estradas, que começaram com carros luxuosos e estações pretenciosamente vastas e solidas e, trinta annos depois, offerecem ao passageiro carros desengonçados e sujos, onde é precizo viajar de guarda-chuva aberto e segurando com mão firme em qualquer ponto de apoio para resistir aos medonhos solavancos, e apresentam as estações vazias e maltratadas, á mingua de recursos.

Toda a região do Nordeste, desde a Bahia até o Pará, presta-se admiravelmente ao estabelecimento de uma rêde idéal de communicações por via ferrea.

Lá já não existem as cordilheiras successivas com que se procura justificar os defeituosos e carissimos traçados das estradas construidas no Sul. Os terrenos são na sua maioria planos ou apenas levemente ondulados: a serra é uma excepção. As direcções dos grandes troncos estão tão indicadas pela natureza, que as populações e os interesses economicos, administrativos e politicos por ellas creados, gruparam-se inconscientemente nos caminhos que elles têm de percorrer.

Temos além de tudo as preciosas lições da experiencia, que ao tempo nos faltavam; e se dellas não tirarmos proveito, é que realmente nenhum remedio existe para a nossa imprevidencia.

—

III

Regimen preferivel para a organização dos serviços de açudagem e irrigação. Assistencia aos retirantes do centro de maior effeito emquanto não é possivel dar-lhes trabalho permanente.

Do mesmo modo que o estabelecimento de uma rede de viação ferrea para facilitar os transportes, a açudagem e a irrigação são aconselhadas como indispensaveis á solução do problema das seccas. O conhecimento, ainda que perfunctorio, das condições topographicas do sertão nortista fez abandonar a idéa de procurar uma solução para estes serviços na execução das obras colossaes a que já nos referimos, e hoje parece perfeitamente reconhecido que, para assegurar a agua necessaria á garantia das culturas e ás outras necessidades de toda a zona, é preciso pedil-a a um conjuncto de obras abrangendo a grande e a pequena açudagem; a installação de poços instantaneos, artezianos e adaptaveis aos moinhos de vento; as cisternas de diversas proporções e talvez em um caso, ainda a ser mais profundamente estudada, a construcção de um grande canal de derivação.

Em quasi todo o Estado do Piauhy, na orla do littoral, em parte do sertão de Pernambuco e na faixa bahiana marginal do S. Francisco, onde a agua do sub-solo é abundante e o estado hygrometrico do ar e a natureza dos terrenos até certo ponto favoraveis, são em geral sufficientes os moinhos de vento e os pequenos açudes. Em todo caso, o Dr. Castro Barbosa, que temos o prazer de ver neste momento na cadeira da nossa presidencia, aconselha o estudo de um grande canal de derivação (e é este o unico exequivel em toda a zona) partindo de um ponto conveniente do *Rio Grande*, ou mesmo do *Rio Preto*, affluente e sub-affluente do rio *S. Francisco* e contornando a encosta da serra que divide o Piauhy da

Bahia e de Pernambuco até encontrar a serra do *Araripe*, por cuja fralda pernambucana continuaria até encontrar um valle apropriado, talvez o do *Pajehú de Flôres*, para voltar ao curso do rio principal.

Se o custo da execução deste projecto não fôr muito superior ao das pequenas installações multiplas, será esta a solução preferivel para a consideravel superficie de terrenos sob o seu raio de acção, visto que resolve ao mesmo tempo muitas questões connexas de alto valor.

A' medida que se avança para o interior, em demanda dos sertões do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba, as condições geologicas e climatologicas, gradualmente desfavoraveis, vão exigindo trabalhos mais complexos e importantes.

O moinho de vento e o pequeno açude já não encontrarão tão larga applicação; já é necessario dar maior capacidade aos reservatorios, abrir poços artesianos, construir cisternas e barrar de distancia em distancia os leitos dos rios, cujo regimen torrencial se accentúa, até que no centro de maior effeito, além da maior parte destas obras, torna-se indispensavel fazer sobretudo a grande açudagem.

Alli o sub-sólo é geralmente de granito, o regimen das aguas francamente torrencial e a evaporação consideravel e arrastada para longe pelos ventos.

Pela simples enunciação deste programma vê-se quanto é grande, dispendiosa e de execução demorada a tarefa que nos cabe realisar no Nordeste para remediar a irregularidade e a escassez das chuvas e sómente sendo organizado methodicamente esse serviço e continuado firmemente por todos os governos que se succederem, poderemos ter a esperança de vel-o um dia, embora em futuro longinquo, produzir resultados apreciaveis.

Salvo melhor juizo, o regimen que nos parece preferivel para chegar mais depressa, mais econo-

micamente e com proveito gradual aos fins que se tem em vista é o seguinte:

A superintendencia de todo o serviço deve ficar ao cargo exclusivo do Governo Federal. (*)

A primeira cousa a fazer, incontestavelmente, é mandar proceder a um estudo preliminar de toda a região situada entre os rios Parnahyba e S. Francisco, para ficar bem determinada a natureza e a importancia das installações necessarias a cada districto. Este estudo *póde e deve* ser feito simultaneamente com o do traçado dos prolongamentos das estradas de ferro, que vão formar a rêde de viação da zona, porque as despezas ficarão assim reduzidas ao minimo e ter-se-ha a grande vantagem de projectar desde logo um plano de conjuncto para ambos os serviços. Cada commissão de estudos de uma estrada de ferro deve levar, portanto, o pessoal incumbido de fazer um reconhecimento geral do terreno para um e outro lado da linha até uma certa distancia do eixo (suppomos ser bastante para cada estrada a distancia de 15 leguas), fazendo as necessarias sondagens e o levantamento, embora rapido e pouco rigoroso, das bacias açudaveis.

O Estado não deve, porém, construir directamente senão as obras que, sendo julgadas indispensaveis, não se prestem comtudo a uma exploração commercial qualquer: taes a barragem successiva do curso de alguns rios com o fim de evitar ao mesmo tempo as inundações e o esgotamento muito rapido; a installação de poços ou cisternas de uso publico em certos lugares, á beira das estradas, e outras como estas.

Os grandes açudes capazes de beneficiar super-

(*) Os governos estadoaes não têm recursos para empatar em tão consideravel empreza e mesmo que os tivessem não é de crêr que os empregassem em tal cousa: problemas mais transcendentes tomam-lhes todo o precioso tempo e proporcionam mais vantajosas applicações ao producto do imposto.

ficies consideraveis e o canal de derivação do rio S. Francisco, se fôr verificada a vantagem da sua construcção, devem ser concedidos a emprezas que os construam e explorem, sob a fiscalização do Governo, offerecendo-lhes este, além de uma garantia de juros razoavel, todos os favores e facilidades que possam seduzir os capitaes a empregar.

No caso de um Estado ou municipio julgar conveniente construir qualquer dessas obras, o Governo Federal poderá conceder-lhe os mesmos favores ou dar-lhe uma subvenção em dinheiro, paga depois de terminado o serviço e proporcional á sua utilidade, nunca porém excedendo da metado do custo.

As pequenas installações devem ficar a cargo das partes interessadas, mas precizam ser auxiliadas com os seguintes favores : estudo e projecto gratuito, mandado fazer pelo Governo quando solicitado pelo proprietario, da obra que mais convenha construir no local; fornecimento de pessoal habilitado para a montagem dos moinhos e execução das installações complementares de distribuição de agua; indemnizando o proprietario ao Governo unicamente a somma que este tiver pago ao profissional ou ao operario pelos dias effectivamente gastos em serviço; uma subvenção em dinheiro, correspondente á somma que o proprietario tiver pago por fretes e impostos dos materiaes empregados. E' claro que para merecer taes auxilios a fazenda preciza ter capacidade de producção que os justifique.

Como se vê, sómente o estudo e projecto destas pequenas obras custariam realmente um pouco de dinheiro ao Governo, mas é indispensavel gastal-o, porque os sertanejos não estão em condições de julgar se será o pequeno açude ou o moinho de vento o melhoramento que póde ser feito e dar o melhor resultado na fazenda, e se não lhes forem facilitadas estas cousas, elles continuarão, como até agora, a organizar procissões e sahir rozando pelos campos

a implorar chuvas, como o unico meio de que pódem lançar mão para obter a agua que lhes faz falta.

—

O serviço de assistencia aos retirantes que fogem aos horrores da fome, nas épocas calamitosas, ou simplesmente emigram para o Noroeste em busca de melhor fortuna, mesmo nos annos ordinarios, preciza ser organizado com caracter permanente e com toda a solicitude que o caso requer.

Pelos motivos apontados no começo deste trabalho e pelos prejuizos materiaes soffridos pela Nação com a mortandade da população em todo o Norte, sómente de 1877 a esta parte, verifica-se que não ha sacrificios bastante grandes, com o fim de attenuar os males de tão lastimavel situação, que não sejam plenamente justificados.

Em um dos mais brilhantes e impressionadores discursos que já foi dado ouvir na tribuna da Camara dos Deputados, o Dr. Eloy de Souza (*), digno representante do Rio Grande do Norte, provou com a estatistica na mão e applicando todos os processos de calculo uzados em avaliações semelhantes, que os Estados do Ceará e Rio Grande do Norte perderam, sómente nos annos de 1877-79, 270.000 habitantes, dos quaes a parte de *homens validos* representa o prejuizo directo de 113.400:000$! Se applicarmos o mesmo calculo á totalidade das victimas das seccas, da malaria e causas connexas em todo o Norte nestes ultimos trinta annos e que já mostrámos elevar-se a cerca de 2.500.000 (não levando em conta a descendencia), a cifra a que chegaremos, de *1.050.000:000$*, causa verdadeiro assombro.

Mesmo com o risco de parecer jacobino e atrazado, aos que só veem na colonisação extrangeira os meios de crear a fortuna e desenvolver o pro-

(*) Discurso pronunciado em sessão do 28 de Novembro de 1906, na discussão do Orçamento da Viação.

gresso deste paiz, eu não posso deixar de assignalar e extranhar este facto:—que *todos* os governos do Brasil têm se empenhado, com a mais perfeita unidade de vistas e sem a menor solução de continuidade, em cercar o immigrante extrangeiro de garantias cada vez maiores, offerecendo-lhe vantagens e facilidades de toda a sorte,—emquanto que *nenhum* até hoje se lembrou de dispensar cuidados semelhantes aos trabalhadores brasileiros do Norte, que são ao mesmo tempo emigrantes e immigrantes, no territorio nacional.

O extrangeiro embarca no seu paiz com a passagem paga (bem se vê que não me refiro á immigração expontanea), é hospedado ao chegar em edificios confortaveis onde encontra tudo o que lhe é necessario, inclusive medico e pharmacia, até que lhe arranjem trabalho e transportem-n-o com a mesma solicitude ao ponto de destino. Se não se sente bem na terra e tem preguiça ou inaptidão para dedicar-se a qualquer officio, faz barulho e reclama a sua repatriação, que lhe é sempre concedida. Tudo isto se passa sob o olhar vigilante do respectivo Ministro Plenipotenciario, prompto a intervir com a sua reclamação á menor falta allegada.

Os *Cearenses* chegam aos portos do littoral do Nordeste com o espirito abatido pelos revezes e miserias que soffreram e com o physico depauperado pelo cansaço e pela fome supportados durante as longas jornadas. Ahi são embarcados aos magotes, na proporção do duplo e do triplo da lotação dos navios e levados sem o menor conforto e sem a mais simples commodidade, que uma viagem nestas condições não comporta, para o Pará e o Amazonas, onde são desembarcados e entregues pura e simplesmente á sua sorte. Ninguem procura saber onde e como arranjarão trabalho, nem se essa gente póde esperar ainda, sem succumbir, que se lhe offereçam os meios de prover a sua subsistencia, numa terra em que os generos de alimentação são vendidos por

preços fabulosos. Sómente alguns governadores mais complacentes mandam ás vezes abrigal-os em qualquer barracão ou casa velha disponivel e distribuir-lhes algumas *esmolas*.

Isto mesmo só se faz por occasião das seccas. Nas estiagens prolongadas, que não despertam a attenção do publico mas que todavia provocam uma larga movimentação de retirantes e nos annos ordinarios, em que a emigração normal attinge a cerca de 15.000 individuos, não se lhes dispensam os mais insignificantes cuidados nem se lhes faz a mais simples concessão.

Entretanto, é principalmente a esses humildes compatriotas, tão ingratamente tratados, que devemos a prosperidade invejavel da industria da seringa e do commercio naquella zona longinqua, prosperidade que permittio, somente no ultimo decennio, ao Governo Federal arrecadar 379.219:500$ apenas no que diz respeito á renda das alfandegas e exportação do Acre, e aos Governos estadoaes somma muito superior a essa, em impostos de exportação.

Allega-se que os serviços de immigração, fundados e mantidos não importa por quem, acham-se perfeitamente organizados no Sul e podem beneficiar indistinctamente tanto aos colonos extrangeiros, como aos nacionaes que delles se queiram utilizar e no Governo do Dr. Campos Salles pretendeu-se mesmo forçar os retirantes cearenses a tomarem este caminho negando-lhes, ao principiar a secca de 1898, passagem para a Amazonia. (*)

Mas a questão é que aquelles emigrantes só querem ir trabalhar no Noroeste, onde as probabilidades de fazer um peculio são muito maiores, apezar

(*) O facto ficou registrado nos jornaes da época. Em uma visita que fez á ilha das Flores, o representante da *Noticia* ouvio dos proprios immigrantes cearenses que só vieram para o Rio de Janeiro, porque lhes negaram passagens para o Amazonas.

dos riscos a correr, e para onde, alem de muitos outros motivos, os impelle a força irresistivel de uma missão social a cumprir: —o preparo do valle do Amazonas, que só elles podem fazer, para a sua incorporação definitiva ao patrimonio da humanidade.

Não ha, portanto, outra resolução a tomar, senão encarar a situação como ella é e resolver o problema como elle se impõe.

E' absolutamente indispensavel retirar com presteza, na occasião das seccas, o excesso de população que a zona flagellada não tem meios de alimentar e que não póde ser todo admittido na construcção das obras publicas. E' vantajoso sob todos os sentidos que essa gente seja encaminhada para o lugar em que póde ser mais util ao paiz e a si mesma. E' ainda inevitavel que mesmo nos periodos normaes os individuos que se sentem com ambição e com coragem, resolvam ir procurar na Amazonia a fortuna tão difficil de conquistar na sua terra.

Retirantes e emigrantes não podem continuar entregues aos seus proprios recursos e é de esperar que o actual Presidente da Republica, cujo programma de governo se simplifica nestas duas questões vitaes: *estradas e povoamento do sólo*—e cujo espirito patriotico ficou certamente impressionado com tudo quanto vio na sua recente viagem de estudos, estenda as medidas que vai tomar para proteger os colonos extrangeiros aos nossos bravos caboclos do Norte.

Os prejuizos verificados em virtude do sacrificio do maior numero em uma parte da região e os lucros produzidos na outra parte pelos poucos que conseguiram resistir e triumphar, mostram que seria fazer a mais rigorosa economia e a mais fecunda politica construir hospedarias em Belém e em Manáos, gastar annualmente algumas centenas de contos de réis com passagens aos que não podem pagal-as e guiar no ponto de destino os recem-chegados inexperientes, para que possam arranjar collo-

cação prompta e vantajosa. Ha uma quantidade enorme de sertanejos — exactamente os da classe que logo ao começarem as seccas fornece os primeiros grupos de famintos — que só não emigram para o Noroeste por que a absoluta falta de meios não lhes permitte fazer as despezas da viagem.

A retirada gradual desses homens para onde encontrassem occupação lucrativa evitaria, nessas occasiões, as bruscas e volumosas correntes humanas que tantas calamidades vão deixando por onde passam, mesmo em lugares até então fartos e relativamente prosperos. Não ha o menor perigo de que a organização systematica desse serviço despovôe os Estados do Norte em beneficio dos do Pará e do Amazonas. O sertanejo nortista só emigra quando não póde absolutamente ganhar a vida na sua terra ou quando resolve ir buscar fóra o dinheiro de que preciza para comprar ou melhorar a pequena propriedade onde nasceu e mesmo quando conseguio crear interesses bastante consideraveis para prenderem-n-o ao Estado adoptivo, quasi sempre concilia as cousas residindo parte do anno em cada lugar. Aliás a intensidade dessa emigração, forçada e normal, iria diminuindo pouco a pouco, á proporção que a serie de melhoramentos executados na zona fosse tornando o trabalho menos precario e consolidando a fortuna de todos.

—

IV

Desenvolvimento das industrias existentes e creação de outras apropriadas ao meio. Necessidade e objectivo das fazendas-modelo. Empreza commercial e bancaria. Medida complementar de grande alcance.

Não é nosso proposito fazer um inventario completo do estado actual das diversas industrias exploradas no Nordeste, muitas das quaes só precizam das

medidas de protecção que lhes são dispensadas em qualquer parte, mas adduzir simplesmente algumas considerações sobre as que, segundo nos parece, reclamam cuidados especiaes dos poderes publicos, pela importancia que assumem sob o duplo ponto de vista de prestarem-se ao desenvolvimento mais rapido e seguro da riqueza local e proporcionarem um dos meios mais efficazes de combate contra os effeitos das seccas :—trabalho certo e remunerador ao maior numero possivel de operarios.

Cabe o primeiro lugar, entre todas, á *criação de gado*, especialmente vaccum, cavallar e caprino. E' a industria mais generalizada e póde-se dizer que desde o valle do Turyassú, no Maranhão, até os limites do Reconcavo, na Bahia, não se encontra no sertão um homem de certa importancia que não tenha a sua fazenda de gado onde cria em maior escala o vaccum e em proporções menores o cavallar e o bovino ou o caprino; assim como não existe um só caboclo, de residencia fixa, que não possúa o seu rebanho de cabras.

Apezar dos processos usados na immensa maioria das fazendas serem os mais primitivos possiveis e dos fazendeiros acharem-se desarmados completamente contra os rigores das seccas e sempre a braços com as maiores difficuldades para a exportação das suas safras annuaes, a criação de gado prospéra de modo notavel em toda parte onde as aguadas e sobretudo as *forragens* resistem aos periodos de secca e já se tornou bastante importante para satisfazer, em grande parte, ás necessidades do consumo de toda a região, pagar o que tem sido precizo importar e ainda apurar saldos consideraveis, como se vê dos seguintes quadros, extrahidos da estatistica do nosso commercio internacional relativa aos annos de 1904 e 1905 :

Importação :

(Gado vaccum e seus productos—leite condem-

sado, manteiga, queijos, xarque, etc.,—e gado cavallar, lanigero e caprino):

Portos	*1904*	*1905*
S. Luiz	274:372$	314:841$
Parnahyba . . .	15:827$	15:388$
Fortaleza	169:839$	162:903$
Natal	1:929$	819$
Cabedello	94:503$	130:357$
Recife	158:874$	171:259$
Maceió	191:356$	151:963$
Aracajú.	14:755$	7:331$
Bahia	5.424:153$	5.569:932$
Totaes . . .	6.345:608$	6.524:794$

Exportação:

(Gado vaccum e seus productos—couros, ossos, crina, chifres, etc.—e pelles de cabra e de carneiro):

Portos	*1904*	*1905*
S. Luiz	. . . . . .	667:393$
Parnahyba.	. . . . . .	.519:130$
Fortaleza.	. . . . . .	3.069:505$
Natal	. . . . . .	. . . . . .
Cabedello	. . . . . .	1.095:980$
Recife.	. . . . . .	2.021:062$
Maceió.	. . . . . .	1.180:930$
Aracajú	. . . . . .	. . . . . .
Bahia	. . . . . .	4.116:226$
Totaes. . . .	. . . . . .	12.670:236$

Já é um resultado muito lisongeiro, sobretudo se levarmos em conta a grande exportação que dos portos entre o Natal e Turyassú faz-se annualmente para os mercados de Belém e de Manáos, mas não seria difficil, com um pouco de boa vontade,

desenvolvel-a pelo menos até eliminar ou contrabalançar os 6.500:000$ que figuram na importação dos Estados criadores e os 10.500:000$ que ainda são forçados a comprar ao extrangeiro o Pará e o Amazonas.

E' certo que o estado de atrazo em que se acha essa industria no Nordeste não póde ser melhorado senão lentamente, á proporção que a rêde de viação ferrea for avançando pelo interior e facilitando não só a introducção de melhoramentos materiaes, actualmente impraticaveis, como sobretudo a diffusão dos conhecimentos profissionaes necessarios a quem a ella se dedica; algumas medidas, porém, poderiam ser tomadas desde já, que lhe augmentariam a resistencia contra as seccas e permittiriam melhor aproveitamento das safras consideraveis das épocas de bons invernos.

Essas medidas são as seguintes:

1.ª *A reserva em cada fazenda de 1/4 da sua superficie para a conservação e accumulo de recursos de alimentação das rezes, nas seccas ou mesmo nas estiagens muito prolongadas.*

Esta superficie deve ser cercada, provida de agua, ainda que fornecida apenas por uma boa cacimba, um poço ou uma cisterna, elevada por bomba accionada á mão ou a manejo e distribuida em calhas de madeira para evitar disperdicios—e toda plantada *com os vegetaes indigenas utilizaveis como forragens e resistentes ás seccas.*

Em toda a região ha muitas especies nestas condições, cuja cultura limita-se a metter na terra a semente e cujo desenvolvimento é rapido e seguro desde que se as não devaste. Cada fazendeiro as conhece de sobejo, porque é dellas que se vale quando o capim dos campos está reduzido a poeira e a rama das catingas a talos seccos e imprestaveis. São: o capim *agreste* (de pouco valor nutritivo, mas viçoso e verde mesmo quando a terra está resequida ao extremo), o *mandacarú*, o *xique-xique*, o *coroatá*, a *macambira*, a *mucunã*, o *imbú*, o *pequi*, o *tucum*, o

joá, a *camaratuba* e grande numero de outras, entre arbustos e arvores, algumas das quaes fornecem igualmente boa alimentação ao proprio homem.

A creação destes centros de resistencia não seria difficil.

Os fazendeiros já conhecem o seu valor e até o esboçaram por toda parte, construindo grandes *cercados* no fundo dos curraes e conservando como reserva certos sitios mais favorecidos, a que chamam *retiros*.

O que propomos não é, portanto, mais que um aperfeiçoamento destes ultimos.

Entretanto, para que a medida se generalize como convém e possa prestar todos os seus beneficios, é indispensavel o concurso—dos Governos estadoaes, fazendo bem comprehender aos fazendeiros todo o seu alcance e facilitando-lhes para tal fim tudo o que estiver em sua alçada e do Governo Federal--instituindo, a exemplo do que faz em favor da sericultura, premios pecuniarios animadores aos que cultivarem nesses *retiros*, além de um certo limite, uma ou mais especies daquellas plantas.

2.ª *Estabelecimento de saladeros nos pontos mais convenientes, que offereçam mercado certo, e não muito distante, aos criadores de cada zona.*

São evidentes as vantagens de tal medida e o proprio Congresso Nacional já as reconheceu votando uma lei que offerece alguns favores a quem se propuzer estabelecer uma linha de navegação no *Alto Parnahyba* e diversos saladeros no Estado do Piauhy; sómente os favores offerecidos não são animadores e seria conveniente augmental-os aos que poderiam ser installados desde já em *Ipú*, *Quixeramobim*, *Manga* e *S. Rita do Rio Preto* e, á proporção que fosse avançando a rêde da viação projectada, em *Pombal*, *Ouricoury* e *Carolina*.

3.ª *Creação de uma linha de vapores apropriados ao transporte de gado entre os portos da costa do Norte, de Natal até Manáos.*

O facto de na reforma do contracto do Lloyd Brasileiro não ter sido imposta a obrigação da construcção de dous vapores, pelo menos, destinados especialmente a fazer este serviço com regularidade, só póde ser explicado por um esquecimento facil de dar-se, quando se trata de attender a tanta cousa a um só tempo, como no caso da reorganização de toda a cabotagem nacional. E' precizo, entretanto, prover a essa imperiosa necessidade, igualmente de grande alcance para o abastecimento dos mercados de Belém e de Manáos e para os criadores do Nordeste, que encontrariam um poderoso estimulo na possibilidade de collocação mais vantajosa dos seus productos.

A *borracha de maniçoba* é outra industria das mais apropriadas a crear no Nordeste uma riqueza bastante solida para attenuar, em larga medida, a miseria dos annos de crise. De cultura facil e economica, a maniçobeira depois de adulta *resiste galhardamente ás mais rigorosas seccas* e a sua producção, que é certa e bem cotada nos mercados, prolonga-se por mais de meio seculo e *supporta os preços de qualquer meio de transporte*, seja qual fôr a distancia a que se ache do littoral.

Esta arvore representa o triumpho da terra contra a inconstancia do clima e permitte que mesmo sem chuvas regulares, sem açudes e sem estradas de ferro, o homem accumule os recursos sufficientes para ir pouco a pouco domesticando a natureza rebelde e emprehendendo os melhoramentos necessarios ao exercicio das outras industrias.

E' encontrado no estado nativo *sómente na zona flagellada pelas seccas*, mas póde ser cultivada em todos os terrenos de *clima quente e não muito humido.*

A extracção da borracha de maniçoba começou em data relativamente recente; não obstante, essa industria occupa hoje o quarto lugar na lista dos productos de exportação de todo o Nordeste, da Ba-

hia até o Maranhão. Assim é que em 1905 concorreram:

O algodão com	17.075:089$000
O cacáo com	13.314:782$000
A criação de gado com. .	12.670:236$000
A *maniçoba* com.	*12.451:906$000*
O fumo com	11.833:420$000
A canna de assucar com .	4.340:112$000
A cêra de carnaúba com .	3.186:326$000

Este resultado representa o esforço puro e simples do sertanejo; os Estados interessados e o proprio Governo Federal ainda não perceberam o incalculavel alcance economico de animal-a por todos os meios possiveis.

Entretanto é bem facil de ver que se os primeiros restituissem em premios os impostos cobrados sobre a borracha *dos maniçobaes cultivados* durante o primeiro quinquennio de producção e o segundo annunciasse que pagaria uma subvenção razoavel por milheiro de arvores plantadas, de quatro para cinco annos de idade e convenientemente tratadas, todo o sertão do Nordeste se cobriria em poucos annos com verdadeiras florestas do precioso vegetal, retribuindo com juros de cento por cento os favores recebidos, principalmente ao Governo Federal, que ainda ha de dispender dezenas de milhares de contos em auxilios aos famintos, antes que a viação ferrea e a açudagem produzam resultados efficazes.

A mesma cousa póde-se dizer da *carnaúbeira* e do *côqueiro da praia*. A primeira, ainda mais que a maniçoba, é uma arvore que só desenvolve-se bem naquella região, de onde é originaria; e o segundo, se bem que não exclusivo d'alli, abunda espontaneamente em todo o littoral e viceja de um modo admiravel, *sem nenhum cuidado especial*, em todas as terras salitradas do alto sertão. Ambos são susceptiveis de larga exploração industrial e a despeito das se-

ccas, podem concorrer para a exportação brasileira, com verbas tão importantes como a da *borracha seringa*, desde que lhe sejam dispensados os favores que merecem. Entre as medidas que dariam grande impulso á conservação e cultivo dessas duas valiosissimas palmeiras, a que poderia ser desde já posta em pratica seria a concessão de garantia de juros a algumas fabricas de *chapéos, cordoaria, aniagem e manteiga de côco*, que se estabelecessem em diversos pontos do centro de maior effeito das seccas, as quaes proporcionariam immediatamente recursos de vida a milhares de familias, impedindo as funestas consequencias da sua emigração, ao declarar-se o flagello.

Uma outra industria, de genero differente e que vai passando despercebida, mas que já é bastante consideravel e póde representar um papel importantissimo na economia de toda a zona, é a fabricação das *rendas*. E' o trabalho preferido pelas mulheres, que nelle encontram ao mesmo tempo uma distracção e uma modesta fonte de recursos para as despezas da familia. Quem visita os portos do Norte fica admirado da variedade e da perfeição das peças offerecidas á venda, desde o estreito e grosseiro entremeio fabricado pelas aprendizes até a renda larga finissima accusando a mão de verdadeiras artistas, ora tecidas com linha, ora fabricadas com fibras de *bananeira* ou de *paco-paco*, applicaveis ao enfeite de todos os tecidos, desde o *algodãosinho* do pobre até á mais rica e luxuosa sêda.

Lenços, fronhas, toalhas, colchas, guarnições completas para roupas de senhora, tudo aquellas cabo-clas fabricam, dispondo algumas apenas de uma almofada de capim, um papelão onde ellas mesmas riscam a carvão os seus desenhos, bilros com hastes de madeira e cabeça de noz de *tucum* e alfinetes vegetaes, de espinhos de *mandacarú*.

Algumas fabricas que se estabelecessem em Alagôas, na Parahyba, no Rio Grande do Norte e sobre-

tudo no Ceará e organizassem essa industria de modo a aproveitar a notavel aptidão daquellas nossas patricias, em muito pouco tempo elevariam a fama das rendas do Brasil á altura da que gozam as de Bruxellas (*), dando occupação util e proveitosa a milhares e milhares de operarias. Não se póde bem precizar a cifra a que já monta annualmente o commercio das rendas no Norte, mas avalia-se que não póde ser inferior a 2.000 contos de réis.

Além destas, ha uma quantidade de pequenas industrias locaes, que poderiam ser desenvolvidas com proveito, e muitas plantas de grande utilidade resistentes ás seccas, que se prestariam á creação de novos ramos de actividade, facilitando ao povo ganhar facil e seguramente os meios de vida.

Nunca insistiremos demasiado sobre as vantagens de animar as primeiras e tirar partido das segundas, porque é nossa profunda convicção que é essa a medida que póde produzir resultados mais promptos, mais efficazes e menos dispendiosos, entre as que são aconselhadas como proprias a attenuar os effeitos do flagello.

—

Os sertanejos nortistas são inquestionavelmente intelligentes, industriosos e persistentes, mas faltalhes em geral a condição basica necessaria para poderem tirar todo o proveito desejavel de uma terra, que só poderá ser melhorada por meio de obras vastas e dispendiosas.

Essa condição é a instrucção profissional pratica e não vale a pena fazer estradas de ferro e um conjuncto de açudes e poços profundos para fornecer agua de irrigação, se não os ensinarem a trabalhar methodica e racionalmente. Na grande maioria dos municipios do interior ainda não são conhecidos instrumentos e processos de trabalho já usados pelos

---

(*) Vide a citada conferencia do Dr. Passos de Miranda.

Romanos muitos seculos antes do Nascimento de Jesus Christo: o arado é cousa de que nem se faz uma idéa e a simples selecção natural, exercida intencionalmente na criação do gado, é assumpto cujo valor os fazendeiros desconhecem. Quasi tudo alli é feito ainda sob a acção exclusiva das leis da natureza; como ferramenta, o homem só dispõe do facão, da foice, do machado e da enxada, e causa verdadeiramente admiração que, com taes elementos e em tão inconstante clima, elle já tenha conseguido elevar a producção a cifras tão consideraveis!

O papel da fazenda-modelo é, portanto, preparar a população para um trabalho mais racional e mais fecundo.

Não será necessario montar mais de uma em cada Estado: um dos seus primeiros resultados será despertar, por uma demonstração concreta do seu valor e da sua utilidade, o interesse dos governos estadoas pela generalização de um serviço que principalmente a elles aproveita.

Escusado, porém, é repetir que na organização e montagem dessas fazendas, que precizam ser sobretudo um exemplo que os sertanejos possam seguir, deve ser posta de lado a preoccupação de applicações puramente scientificas.

O que de mais util se poderá fazer é baseal-as na utilização e aferfeiçoamento dos elementos indigenas, sob a direcção de homens praticos e intelligentes, que saibam tirar partido das condições especiaes do meio.

A execução da maioria das medidas que vimos indicando poderia ser com proveito confiada, sob a immediata fiscalização do Governo e mediante auxilio da garantia de juros, a uma empreza revestindo o triplice caracter de industrial, commercial e bancaria.

A secção industrial teria por fim a montagem das fabricas e das xarqueadas, ás quaes nos referi-

mos; a secção commercial, a compra de todos os productos de certo valor explorados no sertão e o fornecimento aos fazendeiros, pelo menor preço possivel, dos materiaes e utensilios empregados nas suas industrias; e a secção bancaria, as diversas funcções deste genero de negocio, inclusive adiantamentos para despezas destinadas ás installações de melhoramentos nas fazendas e depositos, para os que conseguissem accumular economias nos annos favoraveis.

E' minha convicção que uma empreza nestas condições faria optimos negocios e só no caso de declarar-se uma grande secca logo nos primeiros annos da sua entrada em operações, poderia tornar-se effectiva a garantia de juros. A materia prima para alimentar as fabricas é baratissima e abundante; os salarios quasi mesquinhos, e com as tarifas proteccionistas que estamos adoptando, a sua prosperidade seria rapida e segura.

As fibras vegetaes, as nozes de uma immensa familia de coqueiros, as castanhas de diversas especies, os oleos e azeites, as innumeras plantas medicinaes, centenas de outros productos daquella flora extraordinaria que parece não conter um só specimen que não apresente uma utilidade para o homem, fornecer-lhe-hiam outros tantos elementos para transacções lucrativas e o monopolio do pequeno serviço bancario, que não existe na região, dar-lhe-hia, sem a menor duvida, farta remuneração aos capitaes em giro.

Antes de terminar esta primeira parte do estudo que vos dignastes confiar ao mais obscuro membro deste Club, seja-me licito, Sr. Presidente, lembrar ainda uma medida, que poderá ser tomada opportunamente e que, consultando altos e importantes interesses nacionaes de outra ordem, contribuirá ao mesmo tempo para facilitar os trabalhos a cargo do Governo Federal e apressar o desenvolvimento economico do tão flagellado sertão do Nordeste.

As duas linhas ferreas cuja construcção é actualmente objecto de estudo do Sr. Ministro da Industria, ligando o Recife a S. Luiz e a Bahia á Fortaleza, cruzar-se-hão no centro de Pernambuco, no municipio de *Leopoldina* ou no de *Ouricoury*. Este ponto de cruzamento das duas linhas é particularmente interessante porque, achando-se no coração do sertão, ficará ligado a todas as capitaes dos Estados do Norte do Maranhão até á Bahia e aos Estados do Centro e do Sul pela secção navegavel do rio S. Francisco e pela E. F. Central do Brasil. As distancias são approximadamente as seguintes:

Cruzamento, de S. Luiz	980	kilometros
» de Therezina. . .	520	»
» de Fortaleza. . .	620	»
» de Natal (via Recife). , ...	1.125	»
Cruzamento, de Parahiba (via Recife).	855	»
Cruzamento, de Recife.	650	»
» de Maceió (via Recife).	1.000	»
Cruzamento, de Aracajú (via Bahia).	950	»
Cruzamento, da Bahia.	810	»
» da Capital Federal.	2.615	»

Com a velocidade commercial de pouco mais de 30 kilometros por hora, póde-se, portanto, ir dalli a Natal, que é o porto do Noroeste que lhe fica mais distante, em 36 horas, e tomando a velocidade de 18 kilometros, para a subida de Joazeiro a Pirapora, pode-se vir ao Rio de Janeiro em cinco dias, incluido o tempo necessario para as baldeações.

Está assim esse cruzamento indicado naturalmente para o ponto de concentração de todas as forças militares actualmente dispersas por todos a-

quelles Estados. Não cabe no meu programma assignalar toda a série de vantagens que decorreria de tal medida no que diz respeito á economia, que seria grande, no custeio dessas forças; á possibilidade de poderem os officiaes e praças, longe da politica e de outras influencias e distracções das capitaes, não só entregar-se frequentemente aos exercicios militares, como ainda cuidar do estudo theorico e pratico dos mistéres da sua profissão; á facilidade de acudir-se com a maxima presteza a qualquer ponto do Norte, por ventura aggredido; á segurança e á rapidez com que essas forças, já mobilizadas em um só ponto, poderiam ser transportadas para o Sul, no caso de um bloqueio da nossa costa, etc., etc., mas apenas chamar a attenção para as que traria sob o ponto de vista especial que nos occupa.

A permanencia de um corpo de exercito em qualquer lugar constitue só por si um grande elemento de prosperidade, pelo consideravel augmento de transacções de toda especie que determina.

O primeiro effeito dessa concentração seria, portanto, fundar no coração do sertão um emporio commercial importante, interessando a toda a região, visto como ficaria situado no centro de uma circumferencia cujos raios seriam os caminhos de ferro que ligariam aos diversos portos. Considere-se bem todo o alcance deste facto.

O segundo effeito seria a facilidade e a economia com que o Governo Federal poderia executar as grandes obras necessarias á parte mais flagellada da zona. Os soldados que compõem as forças a mobilizar são quasi todos filhos da terra identificados com o clima e familiarizados com as difficuldades e provações da vida sertaneja; segundo parece é essa a circumscripção do Brasil em que a despeza com a sua remuneração e o seu sustento, é minima.

Pagando-lhes, portanto, apenas uma pequena diaria como gratificação, o Governo encontraria nel-

les os melhores e mais baratos trabalhadores para as grandes obras de viação e açudagem, utilizando-os, sobretudo, nos periodos normaes, em que os sertanejos fazem falta aos trabalhos da agricultura e da criação.

São estas medidas, Sr. Presidente, postas em execução gradual e systematicamente pelo modo que indicamos ou por outro que os mais competentes julguem preferivel, as que o estudo de conjuncto do Norte do Brasil demonstra ser necessario tomar sem mais delongas no Nordeste.

Na sua maioria não constituem ellas nenhuma novidade e possuem apenas este merito: o terem sido aconselhadas—algumas, *por todos os que têm estudado as seccas e os seus effeitos* e outras, por aquelles que, *vivendo no sertão conhecem de perto as faltas e os recursos da terra onde trabalham*.

As poucas que fomos levados a indicar, como o resultado de estudo proprio, são as que se apresentam clara e immediatamente ao espirito de quem quer que seja, desde que abranja com um só golpe de vista toda aquella parte do Brasil, que vai da Bahia até o Amazonas.